

A TRAVERS LES ALPES



par le
Chemin de Fer
du

ST GOTTHARD





PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b

433

CARTE du chemin de fer du ST GOTHARD.

Station
Ligne du Gothard
Chemins et cols
Altitudes en mètres.

Echelle: 1: 500000
0 5 10 15
Kilomètres





© Suisse. ©

A TRAVERS LES ALPES

PAR LE

CHEMIN DE FER

DU

SAINT-GOTHARD.

ÉDITION REVUE ET AUGMENTÉE DE LA BROCHURE

DE

GEORGE L. CATLIN.

(TRADUIT DE L'ANGLAIS.)

ZURICH.

ART. INSTITUT ORELL FÜSSL.

1900.

SERVICE DIRECT

par le

CHEMIN DE FER DU ST-GOTHARD.

PARIS-GÈNES

en 21 $\frac{1}{4}$ heures.

PARIS-VENISE

en 30 heures.

PARIS-FLORENCE

en 27 $\frac{3}{4}$ heures.

PARIS-ROME

en 33 $\frac{1}{2}$ heures.

PARIS-NAPLES

en 40 heures.

PARIS-BRINDISI

en 47 $\frac{1}{2}$ heures.



Paris-Bâle	en 8 $\frac{1}{4}$ h.	Londres-Bâle	en 14 $\frac{3}{4}$ h.
Paris-Lucerne	n 11 $\frac{1}{2}$ n	Londres-Lucerne	n 17 $\frac{1}{2}$ n
Zurich-Lucerne en 1 $\frac{1}{4}$ heure.			

Londres-Milan	en 24 $\frac{1}{4}$ h.	Milan-Gênes	en 3 h.
Bruxelles-Milan	n 19 $\frac{1}{4}$ n	Milan-Venise	n 5 n
Paris-Milan	n 17 $\frac{3}{4}$ n	Milan-Florence	n 6 $\frac{3}{4}$ n
Francf. s/M.-Milan	n 15 $\frac{1}{2}$ n	Milan-Rome	n 12 n
Bâle-Milan	n 8 n	Milan-Naples	n 19 $\frac{1}{2}$ n
Lucerne-Milan	n 6 n	Milan-Brindisi	n 21 $\frac{1}{4}$ n
Zurich-Milan en 6 $\frac{3}{4}$ heures.			

TRAINS RAPIDES

composés de voitures de luxe et wagons-restaurant;
éclairage électrique;

Bâle-St-Gothard-Milan et vice versa.

(Sans surtaxe.)

Avec les rapides, la visite en douane a lieu dans les voitures.



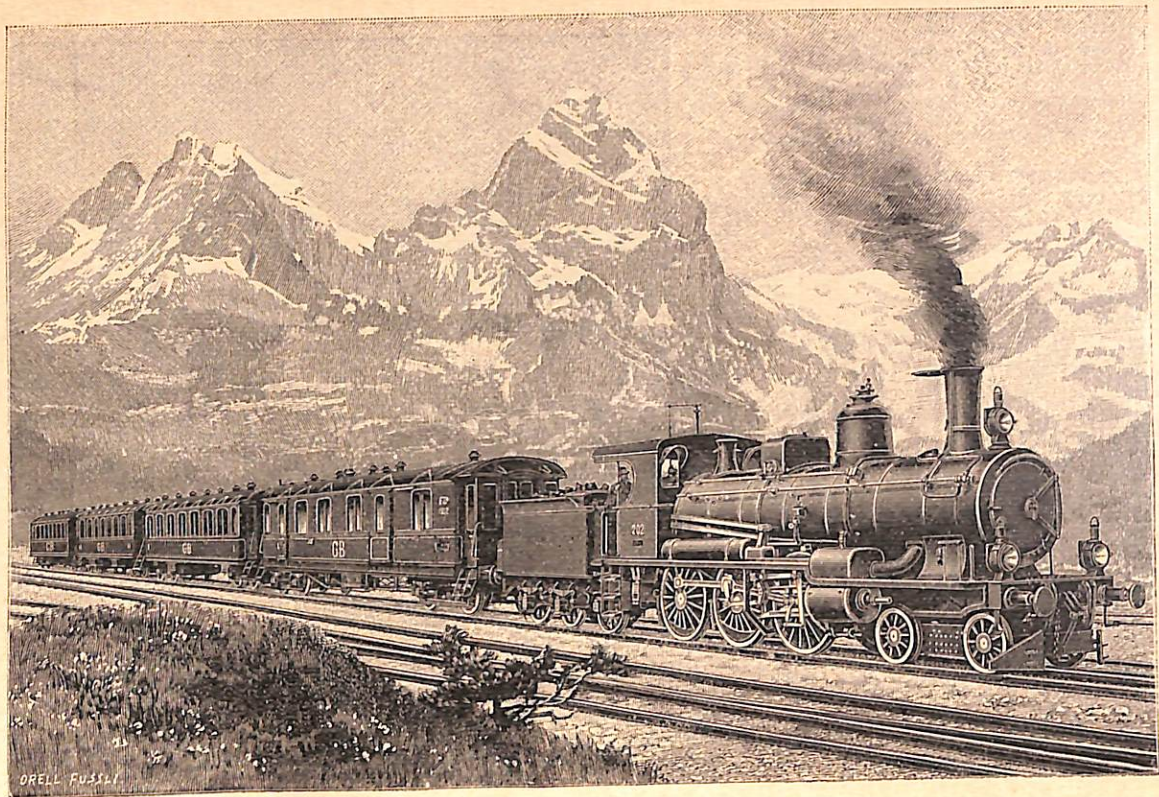
LUCERNE.

*Altitude 437 mètres. — Population 30,000 âmes.
Rendez-vous international des Touristes.
Grand centre de chemins de fer et le meilleur point
de départ pour excursions dans toute la Suisse.*

Le Bureau Officiel de Renseignements

Place du Cygne

*donne gratuitement, par correspondance ou verbalement,
tous les renseignements désirables soit sur la ville de
Lucerne même, ses ressources, etc., soit sur les excursions à faire de Lucerne dans toutes les directions.*



Le rapide du Saint-Gothard.



A TRAVERS LES ALPES

PAR LE

CHEMIN DE FER DU SAINT-GOTHARD.

Par GEORGE L. CATLIN.

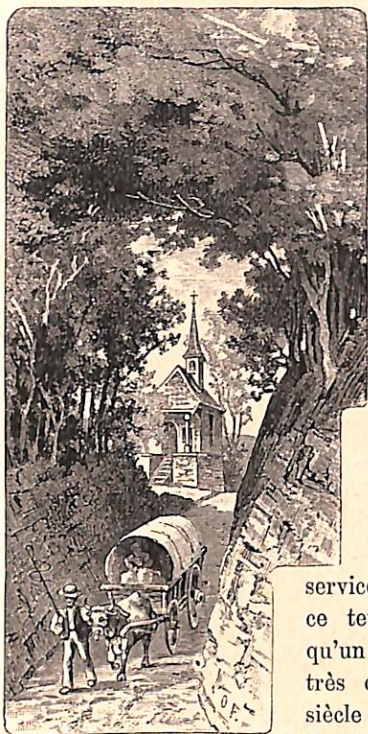
(TRADUIT DE L'ANGLAIS.)

Quoique cette grande artère internationale ne soit ouverte au trafic général et au mouvement des voyageurs que depuis 1882, cet intervalle de temps a suffi néanmoins pour démontrer que cette route est indispensable au commerce ainsi qu'aux communications de l'Europe entière. Et de fait la ligne du Gothard figure dès ses débuts au premier rang parmi les chemins de fer les mieux exploités et les plus importants du monde.

Si l'on réfléchit que cette artère relie les vastes réseaux de l'Allemagne occidentale, de la Hollande, de la Belgique, du nord et de l'est de la France (et par l'intermédiaire de ceux-ci l'immense circulation de l'Angleterre et des Etats-Unis) aux voies ferrées de l'Italie par la ligne la plus directe; si l'on considère en outre qu'elle

traverse des pays aux aspects d'une beauté et d'une grandeur incomparables; si l'on songe enfin qu'elle ouvre de nouveaux débouchés et établit un large courant d'affaires entre des territoires européens très distants les uns des autres, faut-il s'étonner alors, que sur cette ligne le trafic des marchandises et le mouvement des voyageurs aient acquis des proportions aussi considérables et que le nom du chemin de fer du „St-Gothard“ soit connu et réputé dans toutes les parties du monde civilisé? Grâce à ce puissant agent de trafic, des wagons chargés de charbon extrait des entrailles de la terre en Belgique ou dans le Palatinat rhénan, sont livrés à bord des navires dans un port de la Méditerranée, ou bien en sens inverse, un chargement de coton d'Egypte arrivant par mer à Livourne ou à Gênes et transbordé dans un wagon, sera amené rapidement aux portes d'une filature de l'Allemagne du Nord ou des Pays-Bas; grâce à lui encore, le voyageur partant de Paris est rendu à Milan en 17 heures et de Londres en 24 heures. Voilà quelques-unes des étonnantes facilités de transport créées par le chemin de fer du Gothard, aux origines duquel le lecteur nous permettra de consacrer quelques lignes.

Dès le milieu du XIII^e siècle la route du Gothard sert de moyen de communication entre les vallées de la Suisse et les plaines fertiles de la Lombardie. A cette époque un moine bénédictin, Albert de Stade, publia un récit, dans lequel il prétendait que par cette voie il était possible d'aller en trois jours de Bellinzona à Lucerne. Certains chroniqueurs affirment, il est vrai, que ce chemin était connu dans des temps plus reculés encore; ils voudraient même nous faire accroire que déjà six cents ans avant l'ère chrétienne les Gaulois trouvèrent un passage à travers ces remparts naturels pour leur première invasion en Italie. Quoi qu'il en soit, on ne possède aucune preuve



*Le Chemin creux (Hohle Gasse)
près Küssnacht.*

à l'appui de cette assertion et dans les vallées adjacentes on ne rencontre ni ruines ni traces d'habitations remontant au delà du VII^e siècle. Le premier document écrit est, comme nous le disions plus haut, celui du moine bénédictin qui a été suivi plus tard dans ses traversées du Gothard par un grand nombre de Suisses allant en Italie tenter la fortune dans le métier des armes et conquérir la gloire au

service de chefs étrangers. En ce temps, le chemin n'était qu'un simple sentier rude et très difficile. Vers la fin du siècle on pouvait cependant l'utiliser déjà avec des bêtes de somme pour le transport des marchandises dans un rayon

déterminé. Peu à peu ce chemin subit des améliorations diverses, mais si lentes que ce ne fut guère avant 1775 que la première voiture parvint à faire le trajet d'Altdorf à Giornico. Au commencement de notre siècle les travaux d'amélioration marchèrent plus rapidement. Déjà en 1820 le gouvernement suisse commença la construction d'une belle route postale sur le versant nord de la montagne et dans la décade suivante les cantons limi-

trophes achevèrent la route de Göschenen à Airolo. Un demi-siècle plus tard, ce fut le tour du chemin de fer du Gothard, dont le tracé perçant les montagnes, franchissant les abîmes, endiguant les torrents, gravissant les hauteurs, constitue dans son ensemble le plus grand triomphe obtenu de nos jours par la science de l'ingénieur. Dans la transformation lente, mais constante, de ce sentier vertigineux et peu fréquenté en un chemin de fer solidement assis sur ses bases granitiques, nous lisons toute l'histoire du développement et des progrès de la science et de la civilisation. De même que le

filet d'eau dans la montagne se fait d'abord ruisseau, puis torrent et devient plus tard un fleuve dont les eaux profondes et calmes s'écoulent majestueusement dans la mer, ainsi le passage étroit et rude, par lequel l'explorateur audacieux a trouvé le premier sa route à travers les Alpes, devint d'abord sentier, puis chemin muletier et successivement route carrossable et postale, pour former enfin cette grande voie de communication qui a ouvert pour toute l'Europe centrale, aux voyageurs de nouvelles et splendides perspectives, au commerce de nouveaux et abondants débouchés.

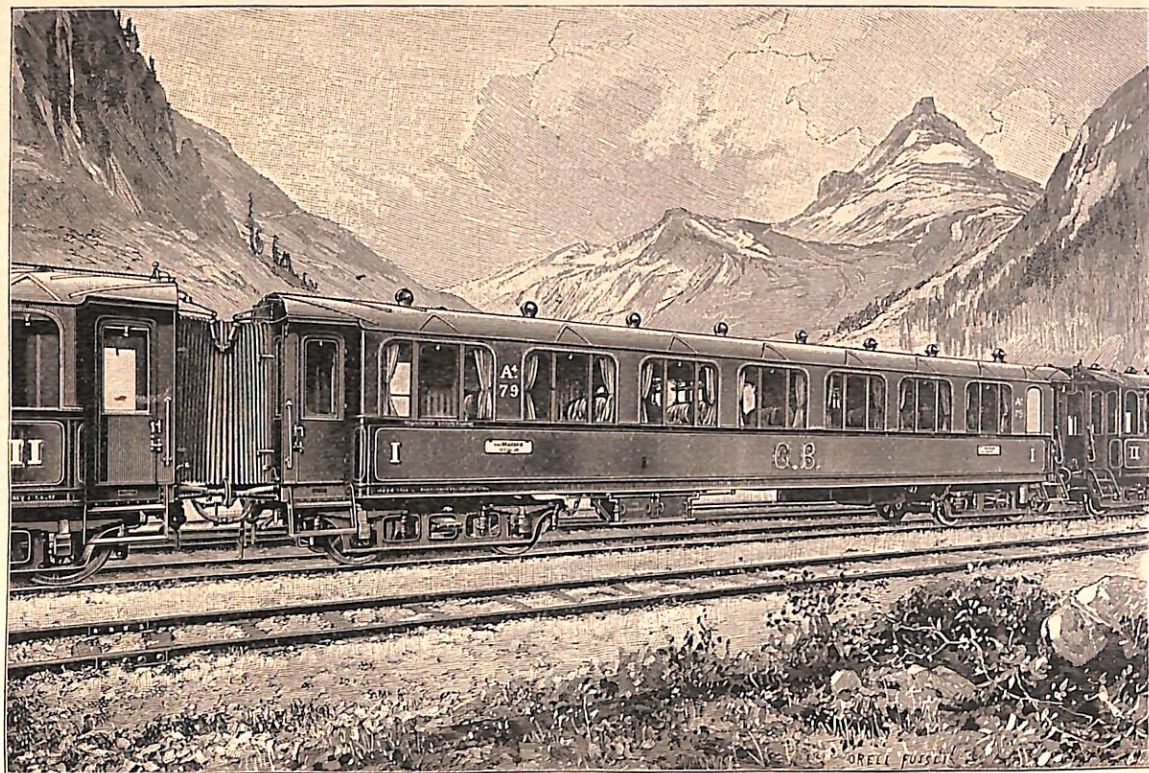


*Le Rocher de Schiller
(Schillerstein).*

Mais qui eût osé rêver il y a cent ans, qu'un chemin de fer traverserait jamais cette barrière de pics neigeux séparant l'Europe centrale du nord de l'Italie?

Et pourtant les travaux en furent commencés en 1872 et achevés en 1882; au mois de juin de cette même année la ligne entière était livrée à l'exploitation. Quelques détails serviront à donner une faible idée de la somme de travail que cet ouvrage grandiose a exigée. La ligne ne comporte pas moins de 80 tunnels et galeries d'une longueur totale de 46 kilomètres. Le grand tunnel de Göschenen à Airolo — qui constitue à lui seul un travail gigantesque — a une longueur de 14'998 mètres; le percement en avait été confié à l'éminent entrepreneur *Louis Favre*, auquel malheureusement il ne fut pas donné de voir l'achèvement de la noble tâche qu'il avait assumée. Le développement total du réseau de Lucerne et Zoug à Chiasso, Pino et Locarno mesure 276 kilomètres divisés en trois sections. Jusqu'en octobre 1880 les travaux occupèrent en moyenne une armée de 10,757 ouvriers par jour. Les travaux d'art, tunnels non compris, sont au nombre de 1384 dont 324 ponts et viaducs d'une portée supérieure à 10 mètres. Le coût total de construction se monte à 280 millions de francs environ. Cette dépense énorme était pourtant parfaitement justifiée eu égard à l'importance incalculable de la ligne du Gothard comme moyen de communication et de transactions commerciales entre le nord de l'Europe et les pays méridionaux.

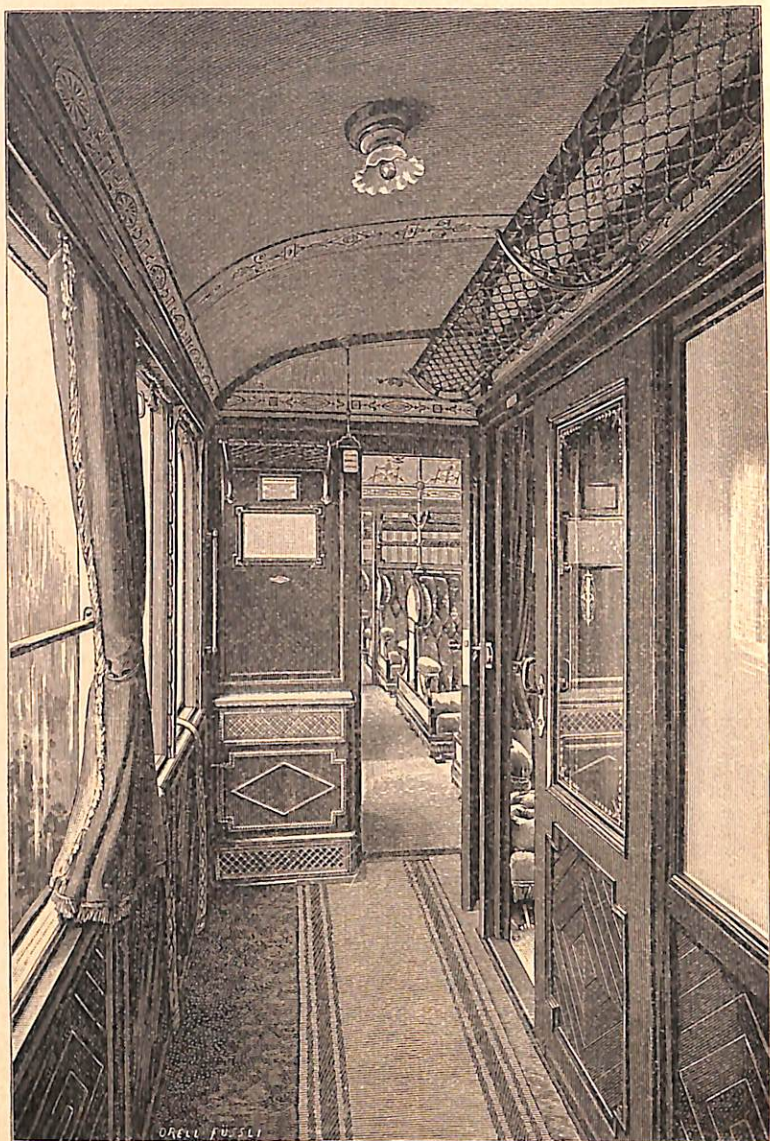
Le système sur lequel est basé le fonctionnement de cette grande œuvre inspire même au moins observateur des touristes un sentiment de sécurité et d'admiration. C'est un mécanisme immense dont tous les organes se meuvent avec la précision et la régularité d'une délicate pièce d'horlogerie.



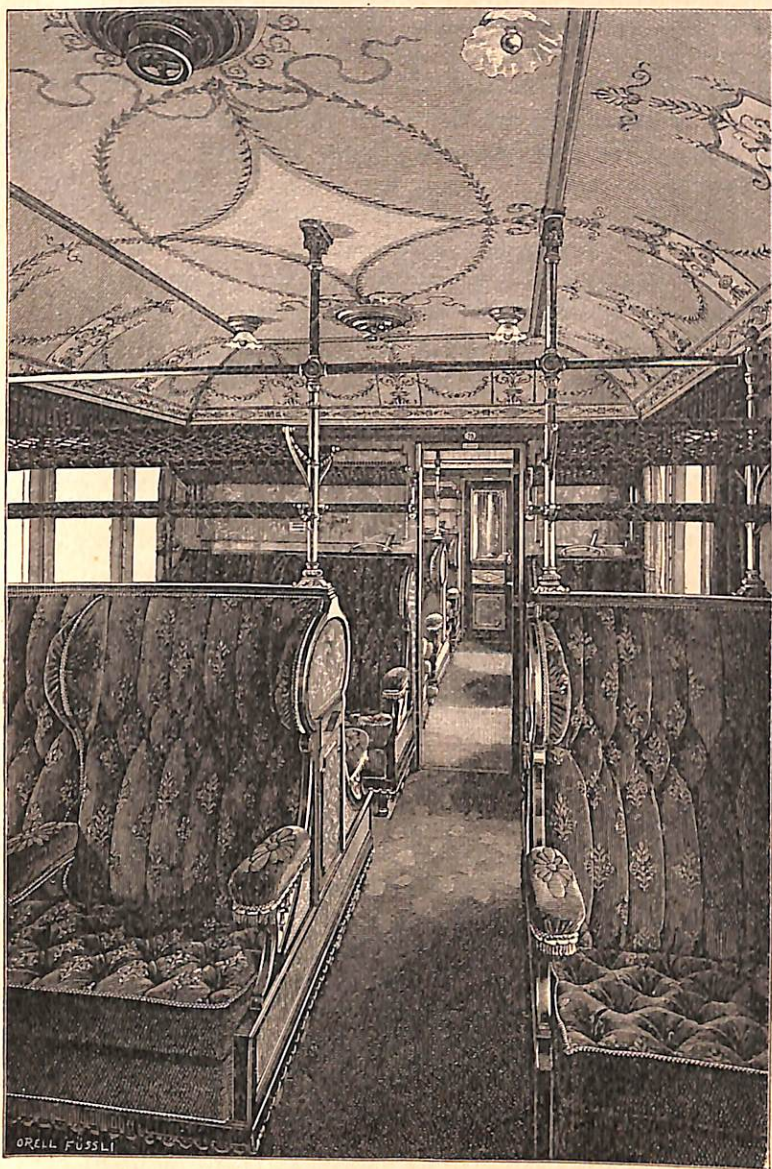
Voitures du Saint-Gothard.

A ce propos, il importe de rappeler que, grâce à de nombreuses améliorations, le service de cette ligne marche constamment de pair avec les exigences de la circulation; nous citerons en particulier: l'établissement de la seconde voie sur le parcours Fluelen-Giubiasco (122 kilomètres) comprenant les rampes nord et sud avec le grand tunnel; l'acquisition de locomotives d'une puissance extraordinaire ainsi que de voitures construites d'après les types les plus perfectionnés, éclairées soit au gaz, soit à l'électricité et chauffées à la vapeur; l'intérieur en est aménagé avec luxe et confort; en outre, chaque voiture possède un couloir latéral d'où le voyageur, abrité contre toutes les intempéries, peut contempler à son aise le magnifique panorama qui se déroule à ses yeux pendant le trajet. Toutes les voitures sont munies de freins puissants (Westinghouse) et de ressorts d'un système particulier annihilant tous les chocs et qui rendent le roulement du véhicule presque insensible; en plus une surveillance minutieuse s'exerce de jour comme de nuit, d'un bout à l'autre du réseau et partout règne une discipline aussi sévère que celle d'une organisation militaire, de sorte que chacun peut se livrer sans appréhension aucune aux charmes multiples d'un voyage sur le chemin de fer du St-Gothard.

Il faut encore mentionner le fait que dès l'ouverture du service d'été 1897, le nombre des trains aussi bien que leur vitesse de marche ont été sensiblement augmentés; un rapide avec voitures de luxe et wagon-restaurant, deux express de jour, le second comportant également des voitures de luxe et un wagon-restaurant, enfin un express de nuit avec wagons-lits font journellement le trajet de Lucerne à Milan et vice versa en 6 à 8 heures, selon la nature du train. Le rapide et le premier express quittent Lucerne dans la matinée, le second express dans l'après-



Intérieur d'une voiture.



Intérieur d'une voiture

midi; en sens inverse, c'est-à-dire pour le retour de Milan, nous avons le matin deux express, dans l'après-midi un rapide et enfin un express de nuit; la composition de ces trains est analogue à celle des trains Lucerne-Milan. Il n'est pas superflu d'ajouter que les buffets des gares principales sont très bien tenus et méritent réellement d'être cités comme des établissements de premier ordre; leurs menus, ainsi que ceux des wagons-restaurant que nous venons de mentionner, sont de nature à satisfaire aux exigences du gourmet le plus difficile.

Nous nous trouvons donc à *Lucerne* par une belle matinée d'été et de loin le Génie, qu'on suppose planer sur le pic le plus élevé du Gothard, nous invite à consacrer la journée à une excursion dans son ancien domaine. Venez, nous dit sa voix portée sur les ailes du Zéphir, venez et je vous montrerai une suite ininterrompue de gorges, de torrents, de sommets neigeux, de hauteurs inaccessibles au pied de l'homme; des ravins sauvages qu'aucun pinceau ne saurait rendre, des vallées paisibles, populeuses et fertiles, sommeillant à l'ombre de montagnes abruptes et gigantesques, des pentes verdoyantes où paissent des milliers de bêtes superbes, des antres où vous pénétrerez seulement pour retrouver à l'autre extrémité une lumière plus éblouissante, des lacs plus bleus que l'azur du firmament et dont les rives sont parées d'une luxuriante végétation, de gazons toujours verts; toutes ces beautés et bien d'autres encore, vous les admirerez mollement étendus sur les coussins de votre voiture et je vous transporterai sans encombre au travers de ce monde de magnificences, qui forme mon domaine, pour vous déposer sains et saufs sur les bords pittoresques de l'un des lacs italiens, ou bien plus loin encore dans la capitale même de la Lombardie.

Vraiment l'invitation est trop séduisante pour y résister. Nous avons déjà visité *Lucerne* et tout ce que cette jolie

ville renferme de curiosités; nous avons vu son Lion, son jardin des glaciers, la cathédrale avec ses célèbres orgues, nous sommes montés au *Rigi-Kulm* et au *Stanserhorn*, nous avons fait l'ascension de l'*Esel*, sommet du *Pilate*, par un chemin de fer, en son genre une merveille technique que certes aucun étranger visitant cette partie de



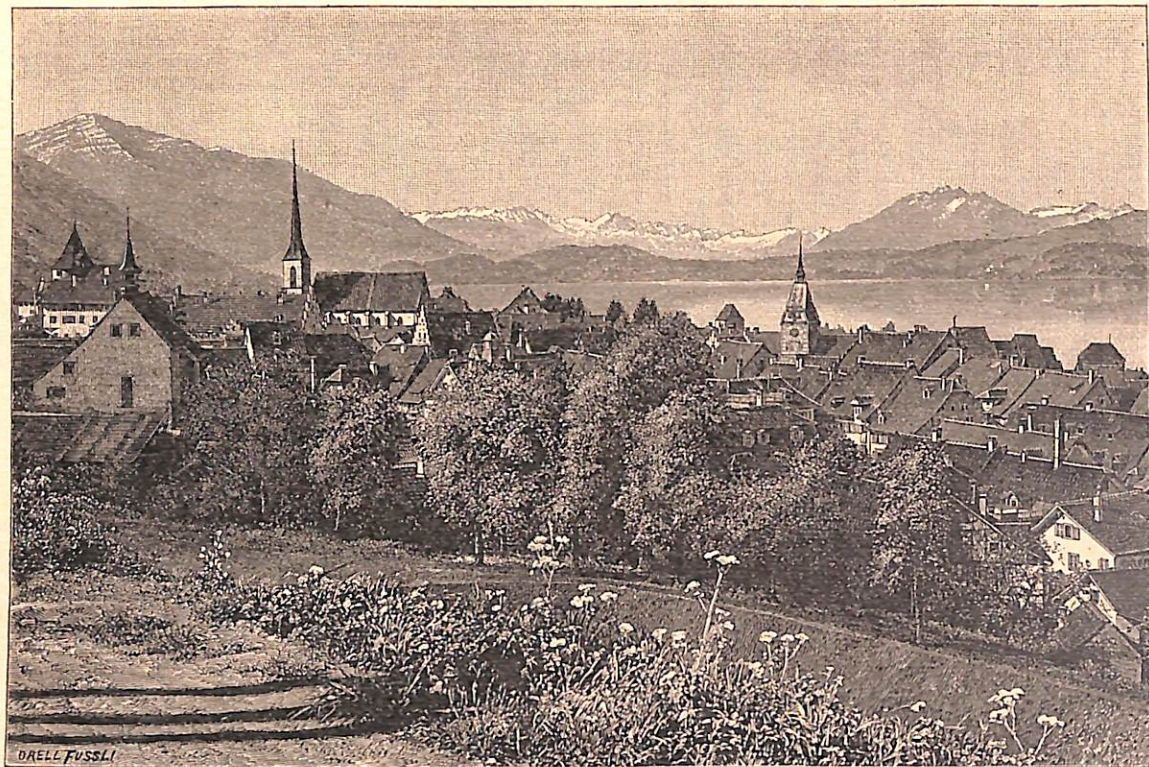
Plateforme de Guillaume Tell (Tellsplatte).

la Suisse n'omettra d'aller voir; nous avons admiré tout cela et nous sommes encore sous l'impression charmante que nous ont laissée toutes ces choses remarquables. Nos valises sont donc bouclées, mais nous hésitons entre la voie de terre et celle du lac; en effet, le voyageur peut, sans autres frais, effectuer la première partie de ce ravissant voyage, de Lucerne à Fluelen, sur un bateau-salon parcourant le *lac des Quatre-Cantons* dans toute sa longueur et, à Fluelen, monter dans le rapide quittant Lucerne dans

la matinée. Réservons pour une autre fois la jouissance d'une promenade sur les flots bleus et limpides de ce lac célèbre et prenons le rapide à Lucerne. Auparavant les trains du Gothard devaient, pour aller de Lucerne à Immensee, emprunter la voie de Rothkreuz, mais il n'en est plus ainsi, car le voyageur a maintenant à sa disposition la ligne Lucerne-Immensee par Meggen et Kussnacht qui a été livrée à l'exploitation le 1^{er} juin 1897 et constitue un notable raccourcissement. De Lucerne, la ligne contourne la ville au nord, passe sous les collines d'Allerwinden et du Wesemlin, débouche près de l'hôtel de l'Europe sur la rive orientale de la baie de Lucerne et gagne la hauteur de *Meggen* pour nous amener, au travers de vergers superbes parsemés de somptueuses villas, à *Kussnacht*, c'est-à-dire sur le sol historique de la Suisse primitive; ce trajet présente une succession de ravissants coups d'œil, en particulier sur quelques-uns des géants des Alpes bernoises. Entre Kussnacht et *Immensee* nous passons près de l'endroit où, selon la tradition, le tyran Gessler fut frappé mortellement d'un trait d'arbalète par le patriote Guillaume Tell. La route reliant Immensee à Kussnacht (une demi-heure) est celle dont parle Schiller dans son „Wilhelm Tell“ quand il dit:

„Durch diese hohle Gasse muss er kommen“,
(*C'est par ce chemin creux qu'il doit passer*),

et à la place même où le tyran est tombé on a érigé une petite chapelle appelée „Tells Kapelle“; au-dessus de la porte on voit une inscription et des peintures rappelant l'action héroïque du libérateur de l'Helvétie. A partir d'Immensee, le train longe la rive gauche du lac de Zoug avec les contreforts massifs du Rigi à droite et les riants coteaux de Walchwil en face; au bout de quelques minutes, nous découvrons en contre-bas le village d'*Arth*, très



Zoug et les Alpes.

pittoresquement situé à l'extrémité sud du lac; puis nous atteignons *Arth/Goldau*, point de soudure important d'où s'irradient les chemins de fer *Arth-Rigi-Kulm* et *Sud-Est Suisse (Einsiedeln)* ainsi que l'embranchement *Arth/Goldau-Zoug*; ce dernier, qui fait partie du réseau du St-Gothard et a été de même inauguré le 1^{er} juin 1897, constitue la voie de communication la plus directe, via Thalweil, entre Zurich et le Gothard; durant le trajet de Zoug à Arth/Goldau ou inversement, on jouit d'une vue charmante sur la nappe azurée du lac de Zoug dominé à son extrémité est par les pentes escarpées du Rigi. Il convient de signaler ici le fait que par le *chemin de fer à crémaillère Arth-Rigi*, on peut en une heure et quart seulement, atteindre le *Rigi-Kulm*, sommet de la montagne d'où l'on jouit d'une vue incomparable.

Après avoir quitté Arth/Goldau, la ligne traverse le théâtre du terrible éboulement du 2 septembre 1806, alors que soudainement une partie de la montagne du Rossberg d'une longueur de deux kilomètres, se précipita avec fracas dans la vallée d'une hauteur de plus de 800 mètres, écrasant et ensevelissant des villages entiers avec environ cinq cents de leurs habitants et transformant cette contrée fertile en un affreux désert. Les amas de pierres et les énormes quartiers de rocs recouverts de mousse et jonchant toute la vallée, donnent encore aujourd'hui une idée de ce qu'a été cette épouvantable catastrophe. Le 2 septembre de chaque année un service religieux appelé „Schuttjahrzeit“ est célébré à l'église d'Arth en mémoire de ce tragique événement.

Côtoyant maintenant la rive gauche du pittoresque *lac de Lowerz*, nous apercevons à vol d'oiseau l'île romantique de *Schwanau* et passons à *Steinen* où vécut, dit-on, Werner



Urivrothstock.

Stauffacher. Au-dessus de Steinen se dresse le Steinerberg avec une foule de chalets et de fermes disséminés sur le flanc de la montagne. Derrière le petit lac se trouve l'Urmiberg, contrefort du Rigi, à sa base *Seewen*, et un peu plus loin à l'est l'antique bourg de *Schwyz*, qui donna à l'Helvétie son nom moderne de *Suisse*. Le bourg, admirablement situé, est dominé par les pics jumeaux des *Mythen* et entouré d'une vallée riante et fertile, réputée pour sa belle race bovine.

Traversant ensuite la langue de terre qui sépare les lacs de Lowerz et de Lucerne, nous apercevons à droite le *Frohmalpstock* avec le *Kurhaus Stoss* à mi-chemin du sommet de cette montagne, franchissons le pont d'Ingenbohl et atteignons *Brunnen* au bord du lac à l'embouchure de la Muota. Il suffit d'un coup d'œil jeté sur le magnifique panorama qui se déroule ici aux yeux du spectateur ravi, pour comprendre la réputation que Brunnen s'est acquise comme délicieux *séjour d'été*. On y jouit d'une vue splendide et très étendue sur les deux bras du lac, sur le *Seelisberg*, le *Mythenstein*, le *Rutli* et sur une foule de hautes montagnes, parmi lesquelles l'*Urirotstock*, formant avec son glacier le fond de ce tableau enchanteur. Rien ne peut donner une idée du charme infini de ce grandiose paysage. Sur une distance de 12 kilomètres, de *Brunnen* à *Fluelen*, le chemin de fer suit les bords du lac d'*Uri*, le bras sud-est du lac de Lucerne et traverse successivement les tunnels du *Gutsch* (139 mètres), du *Mythenstein* (26 mètres), de la *Hochfluh* (584 mètres), de *St-François* (193 mètres), de l'*Oelberg* (1985 mètres), du *Stutzeck* (988 mètres), de la *Tellsplatte* (172 mètres), de l'*Axenbergl* (1120 mètres) et du *Sulzeck* (128 mètres); entre cette série de tunnels on a par moments de superbes échappées sur le lac et les montagnes. Le tunnel du *Mythenstein* est en face d'un obélisque naturel, connu générale-



Amsteg.

ment sous le nom de „rocher de Schiller“ et qui porte en lettres d'or l'inscription :

„DEM SÆNGER TELL'S

Au chantre de Tell

FRIEDRICH SCHILLER

Frédéric Schiller

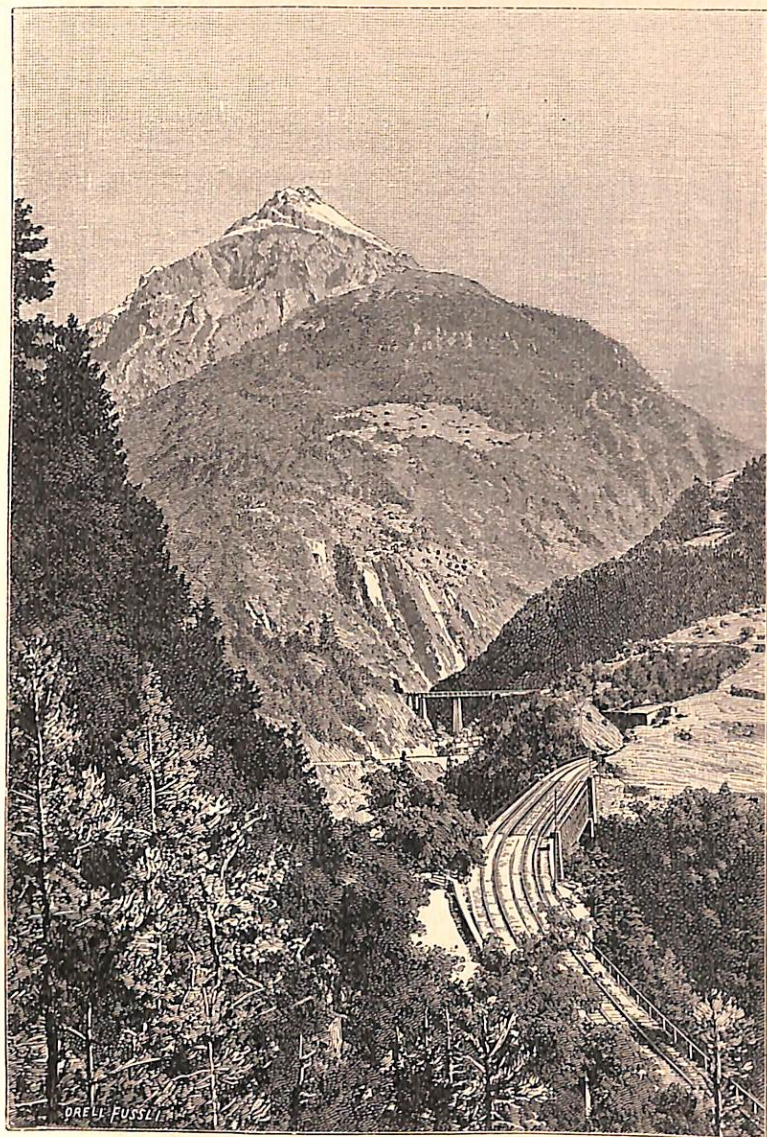
DIE URKANTONE

Les cantons primitifs

1859.“

Plus loin se trouve la fameuse *Tellsplatte* (plateforme de Guillaume Tell) où ce héros, s'élançant du bateau de Gessler qui l'emmenait en captivité, fut assez heureux pour échapper à son ennemi. Elle est visible du lac pour les passagers du bateau à vapeur, mais masquée par un tunnel pour les touristes voyageant en chemin de fer. A Fluelen, tête de ligne de la Compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons, les passagers arrivant de Lucerne par le bateau quittent ce dernier pour monter dans le train. C'était ici le terminus nord de l'ancienne route du Gothard, le reste du voyage jusqu'à Lucerne s'effectuait d'ordinaire par eau. Actuellement encore un grand nombre de touristes du Gothard préfèrent dans la belle saison descendre du train à Fluelen pour monter dans le bateau ou vice versa, ils jouissent ainsi d'une délicieuse traversée sur le lac, mais se privent en revanche du beau trajet que nous venons de décrire.

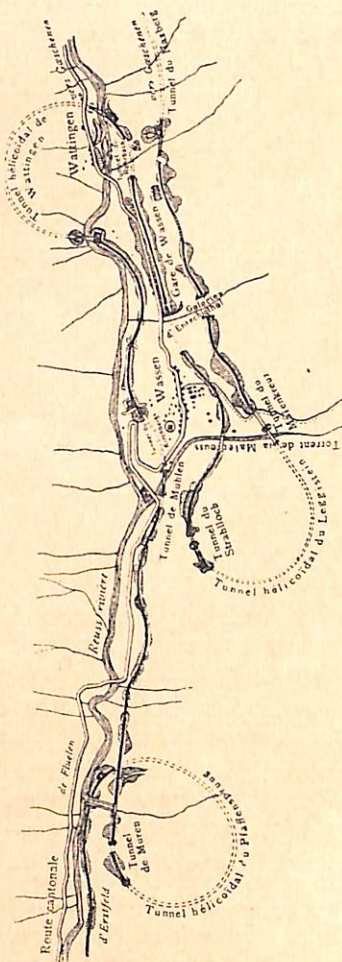
A partir de Fluelen, le chemin de fer remonte la *Vallée de la Reuss* ; cette dernière n'est ici qu'une rivière étroite, comparée au fleuve profond et rapide qu'elle est devenue à sa sortie du lac de Lucerne, d'où elle poursuit son cours pour aller grossir les eaux du Rhin. *Altdorf*, bourg fort ancien, comme son nom l'indique, a un cachet très original.



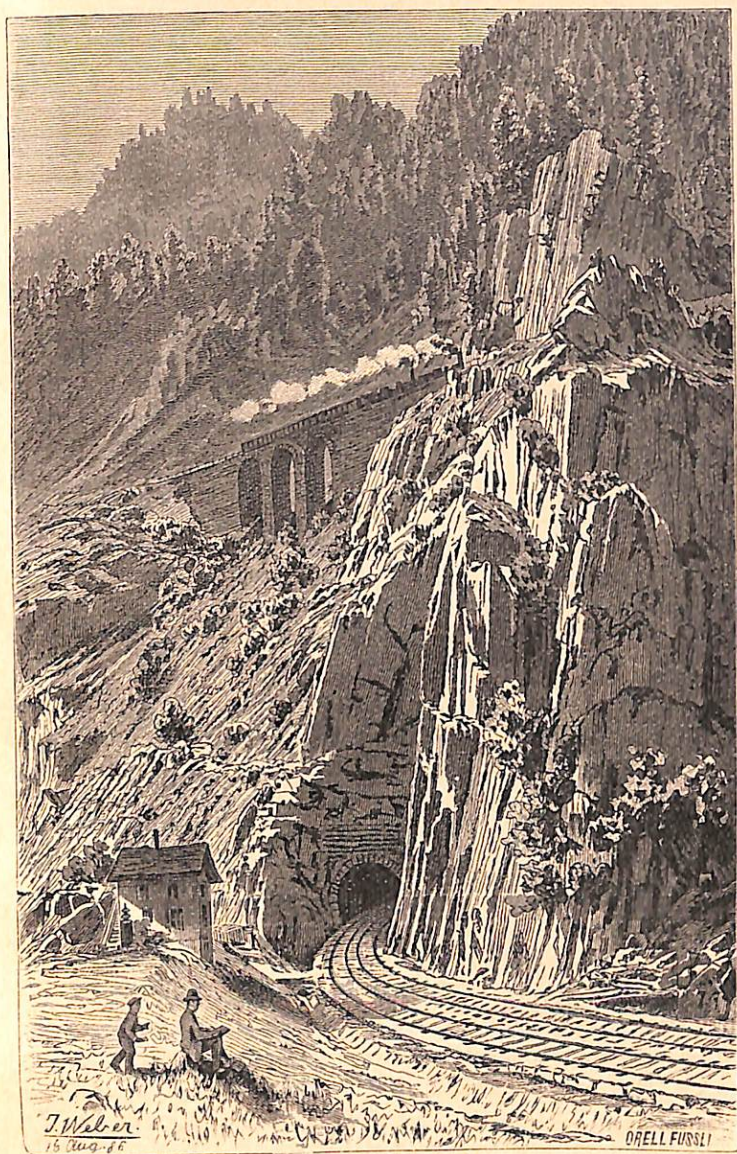
Vue de la Windgelle près Amsteg.

C'est le lieu où la tradition place la fameuse scène de la pomme entre Tell et Gessler. Il s'y trouve également un couvent de capucins.

Dès ce point, la vue devient constamment plus pittoresque et de plus en plus sauvage; la nature même des paysages indique clairement l'approche du massif du Gothard. A mesure que nous avançons, les silhouettes des montagnes nous apparaissent plus menaçantes et plus redoutables. Le *Bristenstock*, le *Belmistsock*, la chaîne du *Schlossberg*, le *Hohe Faulen*, la *Windgelle* et d'autres, semblables à une armée de géants couronnés de neige, se dressent devant nous comme s'ils étaient déterminés à nous barrer le passage. A *Erstfeld* commence la ligne de montagne proprement dite; la vallée se resserre davantage et n'est bientôt plus qu'une gorge étroite. Le train file au

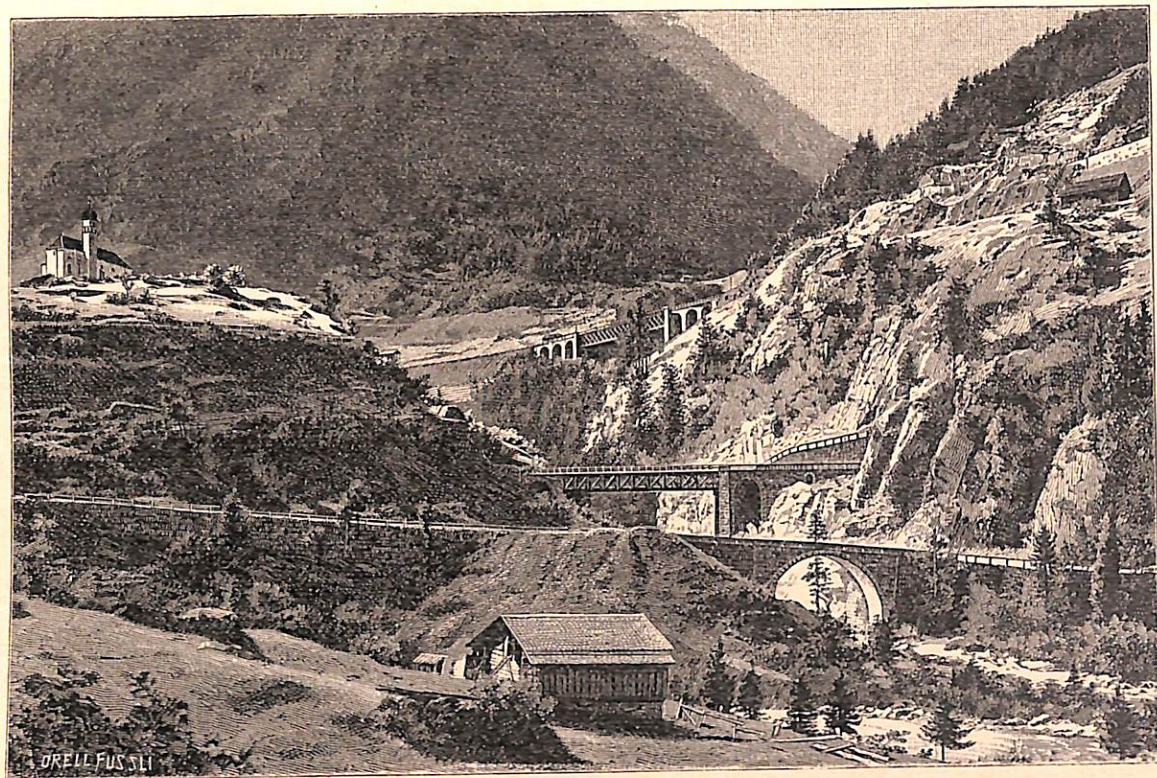


Tunnels hélicoïdaux et développement de la ligne au nord du grand tunnel.



Le tunnel du Pfaffensprung.

bord de précipices affreux, sur des ponts et viaducs d'où le regard plonge sur des gouffres, des forêts et des habitations disséminées au fond de la vallée. On distingue également à de fréquents intervalles les nombreux lacets de la route postale qui nous accompagne dans notre ascension. A *Amsteg*, au pied du Bristenstock nous sortons d'un tunnel sur l'admirable viaduc hardiment jeté à une hauteur de 53 mètres sur la gorge donnant accès dans la *Vallée de Maderan*; on jouit de là d'une vue féerique, dont le souvenir est ineffaçable. Vient ensuite une série de 17 tunnels dont trois, ceux du *Pfaffensprung*, de *Wattingen* et du *Leggistein* sont hélicoïdaux, puis une succession de viaducs dont trois sont étagés sur un seul et même torrent, la *Maiendreuss*; enfin, franchissant le pont jeté sur l'abîme vertigineux où la Reuss bouillonne à une profondeur de 44 mètres, nous atteignons *Gæschenen*, à l'embouchure nord du grand tunnel percé dans les entrailles du Gothard et qui jusqu'à présent est *le plus grand tunnel du monde*. Ici le chemin de fer se sépare pour quelque temps de la route postale, qui jusque-là lui avait tenu fidèle compagnie. Le premier s'engouffre dans les ténèbres du tunnel pour déboucher plus tard à Airolo du côté sud et sur le versant tessinois de la montagne. La seconde poursuit son cours sinueux et pittoresque à travers les *Schællenen* et par le *Pont-du-Diable* vers *Andermatt*, *Hospenthal* et l'hospice du Gothard, puis redescend par le *Val Tremola* sur Airolo, où elle rejoint la voie ferrée. Avant l'achèvement du chemin de fer la route postale était utilisée chaque année par plus de soixante mille voyageurs, dont un grand nombre étaient nourris et hébergés gratuitement à l'hospice. Cet établissement avec chapelle et dépendance fut balayé par une avalanche en 1775; quelques années plus tard l'armée française sous le commandement du *général Menard* y campa, et à défaut de bois



Lacets de la ligne près Wassen.

de chauffage utilisa les constructions comme combustible. Dans les défilés du Gothard, Français, Russes et Autrichiens se sont livré autrefois des combats acharnés. L'inscription „*Suwarow, Victor*“, gravée sur un rocher au sommet de la gorge Tremola, nous rappelle encore aujourd'hui la manière dont les passions haineuses des hommes de guerre ont profané anciennement ces solitudes sacrées. Actuellement des milliers de paisibles voyageurs de toutes nationalités choisissent chaque année cette route enchanteresse comme *but de leurs excursions d'été*. Göschenen est relié par un service régulier de diligences avec *Andermatt, Hospenthal, Disentis, la Furca* et l'*Oberalp*. On ne peut rêver une excursion plus charmante que celle en chemin de fer de *Lucerne-Göschenen* et de là en diligence via *Andermatt* soit à *Coire* soit à *Brigue* dans deux directions complètement opposées.

Et maintenant droit devant nous, à une faible distance de la gare de Göschenen, s'ouvre béant un grand trou noir, c'est le tunnel monstre, que nous allons passer. Son histoire et sa description tiennent du roman. Son tracé passe à 300 mètres exactement en dessous du village d'Andermatt, tandis que plus loin le fond du petit lac de montagne Sella se trouve à plus de 1000 mètres au-dessus du faite du tunnel. De kilomètre en kilomètre sont disposées des lanternes numérotées de 1 à 14. Des deux extrémités, la ligne monte en pente douce vers le centre du tunnel, le point culminant de celui-ci et de la ligne entière est à l'altitude de 1154 mètres au-dessus du niveau de la mer. Construit à double voie, le tunnel a une largeur de 8 mètres sur 6 de hauteur. Son percement a coûté soixante millions de francs. Les travaux commencèrent le 4 juin 1872 à Göschenen sur le versant nord et le 2 juillet 1872 à Airolo sur le versant sud; le nombre moyen d'ouvriers employés à la construction était de deux mille cinq cents par jour. Le 19 juillet 1879, alors que l'œuvre colossale allait être bientôt terminée, le chef



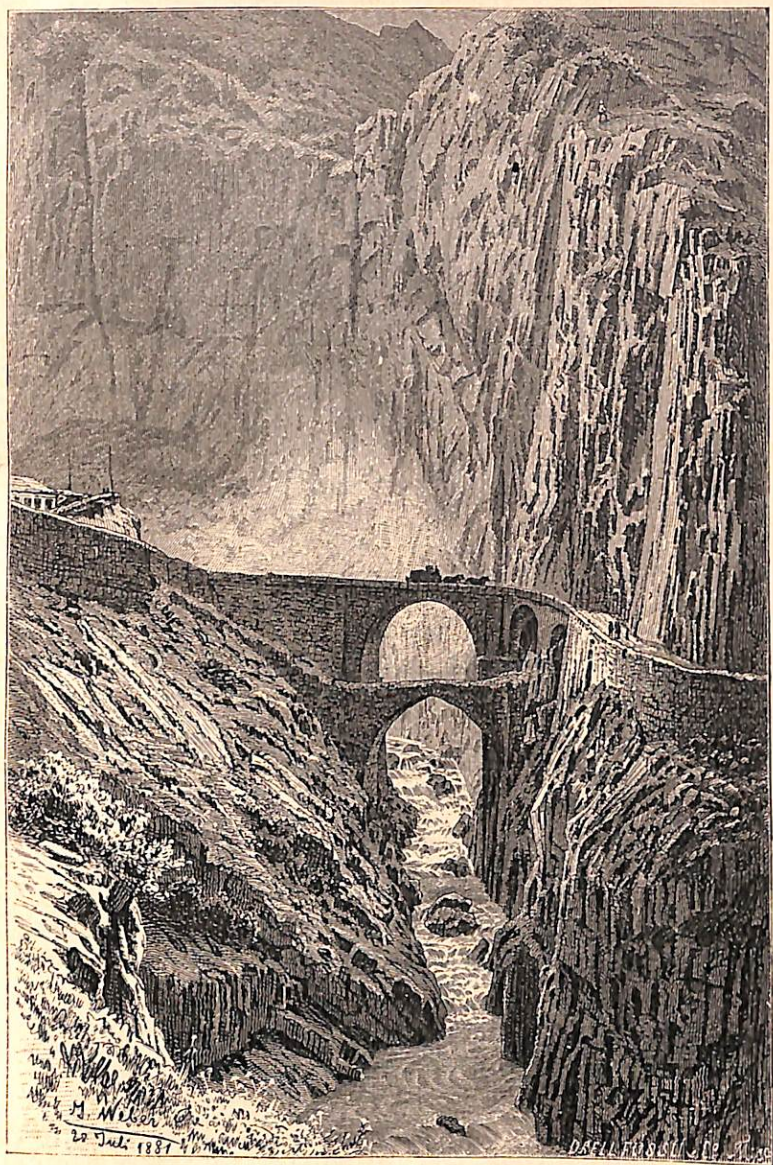
Pont de Gäschenen.





Entrée nord du Grand Tunnel.

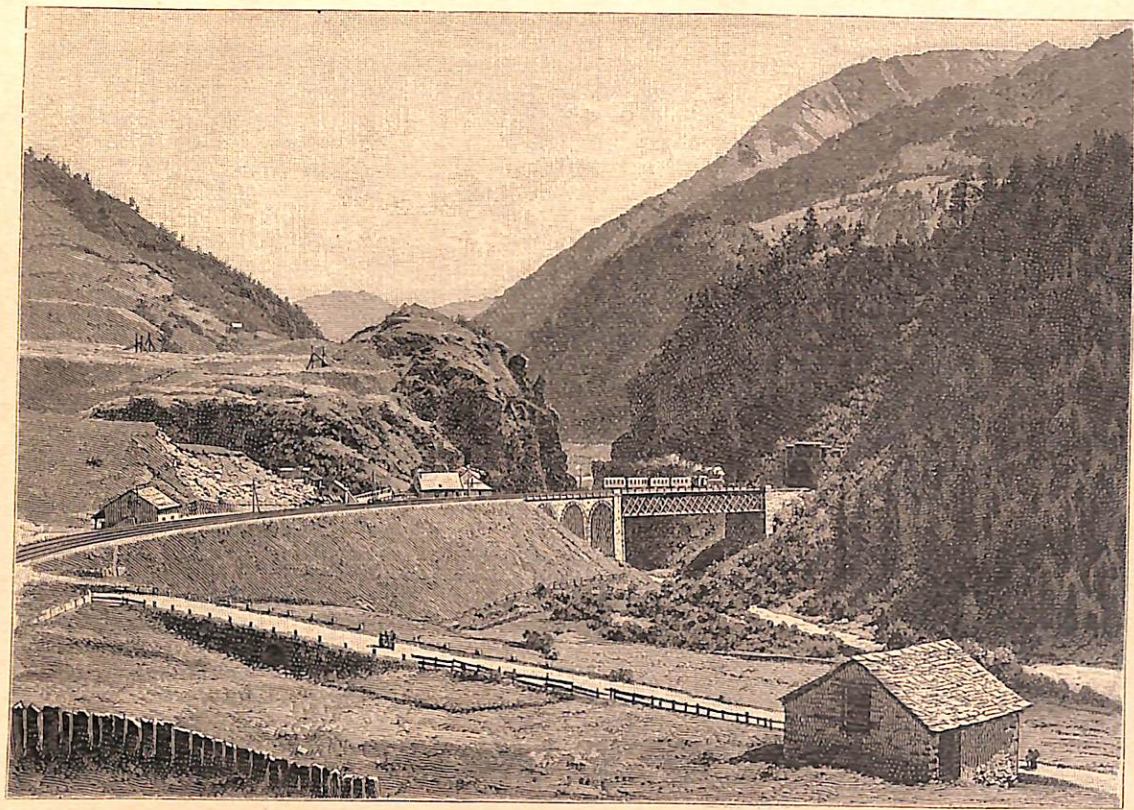
de l'entreprise, *Louis Favre*, mourut frappé d'une attaque d'apoplexie pendant qu'il inspectait l'intérieur du tunnel. Le travail continua néanmoins ; le 29 février 1880 la communication était établie entre les deux extrémités et le télégraphe annonçait triomphalement au monde entier la grande nouvelle, que le percement du tunnel du Gothard était enfin un fait accompli. La statistique nous apprend que les travaux ont exigé l'emploi d'un million de kilogrammes de dynamite pour mines, d'un million sept cent mille kilogrammes d'huile pour éclairage et l'excavation de neuf cent mille mètres cubes de roche. Depuis le commencement de l'année 1899 le tunnel est aéré artificiellement ; de puissants ventilateurs (système



Pont-du-Diable.

Saccardo) installés à Göschenen projettent sans interruption de l'air frais dans le souterrain, de sorte que les voyageurs ne sont nullement incommodés par la fumée des locomotives. La durée de la traversée du tunnel varie suivant la vitesse des trains de seize à vingt minutes.

Mais quel changement merveilleux ces quelques moments passés sous terre ont opéré dans tout ce qui nous entoure ! Dès qu'au sortir des ténèbres du tunnel on se retrouve à la lumière éblouissante du soleil, on a peine à se croire encore sur le territoire suisse. L'architecture, les costumes, la physionomie du peuple, jusqu'aux enseignes au-dessus des portes, tout est italien. „Handlung“ par exemple est devenu „Negozio“, le mot „Wirtschaft“ est remplacé par „Trattoria“ et le „Gasthaus“ cesse d'être Gasthaus pour se transformer en „Albergo“. De même la gare de chemin de fer au lieu d'être appelée „Bahnhof,“ comme c'était le cas de l'autre côté de la montagne, se nomme maintenant „Stazione“. Il n'y a plus de doute, nous devons être en Italie. Non, pas encore, mais nous nous trouvons au Tessin, le canton suisse de langue italienne et en descendant la vallée du Tessin (ou Ticino) tout comme nous avons remonté celle de la Reuss, nous allons remarquer bientôt par la luxuriante végétation, l'azur des cieux et le parfum inusité de l'atmosphère plus transparente et plus lumineuse, que l'Italie, pays du soleil, n'est plus éloignée. La descente dans la vallée n'offre pas moins de charmes que la montée qui la précède de Flüelen à Göschenen, et comporte quelques tunnels hélicoïdaux et quelques hardis viaducs en plus. Sur cette partie de la route, la vue embrasse une succession continue de tableaux d'une beauté sauvage, d'une majesté farouche. Ce ne sont que cascades écumantes se précipitant des sommets ou jaillissant des flancs de rochers escarpés, torrents glacés qui grondent et bondissent de roches en roches, pressés d'aller rejoindre la mer lointaine, sombres masses rocheuses



Stalvedro,

aux formes fantastiques déchirées et fendues par les convulsions de la nature, saillies et parois vertigineuses, escarpements gigantesques aussi anciens que le monde et au milieu de tout ce chaos, tantôt disparaissant dans un tunnel, tantôt sautant un abîme ou côtoyant le bord d'un précipice, les rails étincelants du chemin de fer du Gothard, qui a conquis ce pays sauvage et transformé ce désert en un lieu *d'excursion et d'agrément* pour l'homme, se déroulent en méandres multiples comme les vastes replis d'un serpent monstrueux.

Tel est le spectacle unique que nous offre le trajet d'*Airolo* à *Biasca* sur une distance de quarante-six kilomètres. On croirait traverser une immense cathédrale de granit, dont l'hospice du Gothard derrière nous serait l'autel, les voûtes azurées du firmament le dôme, les gorges que nous franchissons les nefs et *Biasca* le portail. Dès la sortie du tunnel, la ligne descend continuellement avec des rampes assez fortes, à tel point qu'en arrivant à *Biasca* nous nous trouvons à neuf cents mètres environ plus bas qu'à *Airolo*. Mais consacrons d'abord quelques mots à cette dernière localité. *Airolo*, détruit par un incendie en 1877, entièrement reconstruit depuis, fournit un nombre considérable d'excursions intéressantes. C'est d'ici que part la grande route conduisant au sommet du Gothard par le Val Tremola, mentionné déjà plus haut, route dont il faut avoir vu les sinuosités et les zigzags pour s'en faire une idée.

Après avoir quitté *Airolo*, le train saute le Tessin sur un pont d'une hauteur de 22 mètres, traverse en souterrain le défilé de *Stalvedro*, puis, après *Ambri-Piotta* et *Rodi-Fiesso*, les tunnels de *Dazio*, *Freggio* et *Prato* (les deux derniers hélicoïdaux), franchit le viaduc de *Polmengo* long de 65 mètres, s'engage dans le tunnel du même nom, passe enfin la *Ceresa* et atteint *Faido*, le chef-lieu de la *Léventine*. Signalons ici, outre la superbe chute d'eau de la *Piumogna* et le cachet italien de tout



Lacets de la ligne près Giornico.

ce qui nous entoure, la richesse toujours croissante de la végétation et l'apparition des premiers châtaigniers. Plus loin, près de la station de *Lavorgo*, on aperçoit du train la curieuse *cascade de la Cribiasca*. Remarquons également les premiers vestiges de la culture du mûrier et de la vigne. Franchissant ensuite la *gorge de la Biaschina*, le train traverse plusieurs tunnels rectilignes et hélicoïdaux et atteint la station de *Giornico*, où nous voulons nous arrêter quelques instants. Le village de ce nom, dans une situation magnifique à environ 21/2 kilomètres vers le sud, était anciennement une place forte. Non loin d'ici, quelques centaines de Suisses remportèrent une victoire complète sur les troupes milanaïses en faisant rouler sur elles des flancs de la montagne d'énormes quartiers de rocs. Encore aujourd'hui le peuple tessinois appelle ce combat : „la bataille des grosses pierres“ (ai Sassi grossi). A Giornico les églises de Santa-Maria et de San Nicola da Mira — cette dernière bâtie, dit-on, sur les ruines d'un temple païen — méritent d'être visitées. Après cette courte digression poursuivons notre route. Nous approchons maintenant de *Biasca*. Quel coup d'œil ravissant ! Le train abandonne enfin les massifs sévères des montagnes, le domaine des rochers et des torrents et le voyageur se retrouve une fois de plus au milieu de sites riants et ensoleillés, où fleurissent même la vigne et le figuier. *Biasca* occupe une position abritée à l'intersection de deux vallées sur un plateau fertile borné par le *Pizzo Magno* et d'autres cimes assez élevées, de l'une desquelles la jolie *cascade de la Froda* tombe comme un voile de fiancée éblouissant de blancheur. Sur une éminence dominant la station, s'élève la chapelle de Ste-Pétronille, lieu de pèlerinage très fréquenté.

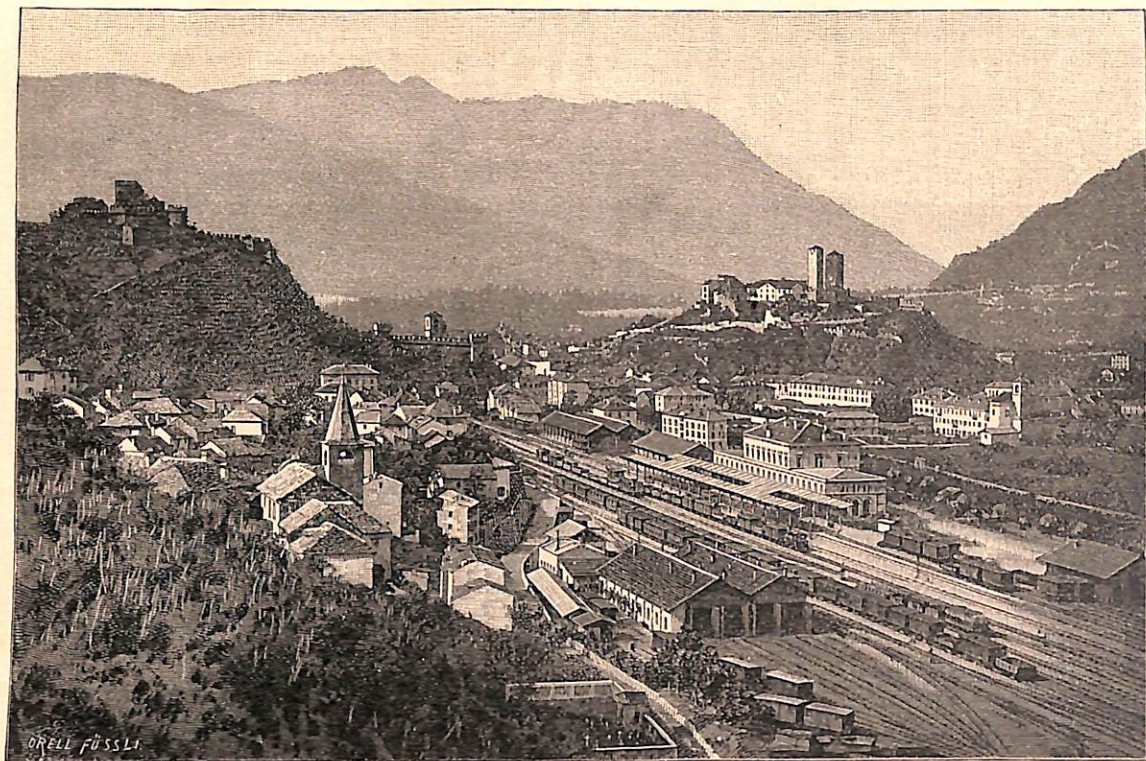
De Biasca, la ligne suit toujours le côté est de la vallée à l'ombre de rochers taillés à pic et insensiblement nous arrivons à *Bellinzona*, capitale du Tessin et en même

temps le point le plus intéressant sous le rapport historique, que nous ayons rencontré depuis notre départ de Lucerne. Un coup d'œil suffit pour montrer son importance au point de vue militaire, car elle barre complètement la vallée et constitue par conséquent la clef de la route de la Lombardie pour le nord de la Suisse et l'Allemagne. On suppose qu'à son origine Bellinzona servait de forteresse pour repousser les invasions des tribus du nord en Italie.

A l'est se dressent les rocs escarpés du mont *Jorio*, en face les rochers de *Corbaro*. Sur les premiers s'élèvent les châteaux d'Uri et de Schwyz, sur les derniers celui d'Unterwald. Ces trois châteaux sont d'anciennes forteresses qui, jusqu'en 1798, appartenirent aux cantons dont ils portent le nom. Actuellement deux d'entre eux sont en ruines. De ces châteaux forts partait une haute et solide muraille, qui fermait la vallée dans toute sa largeur, la porte de la ville formant la seule ouverture, par laquelle on était bien obligé de passer pour remonter ou pour descendre la vallée. La ville elle-même a une population d'environ cinq mille habitants et fait un commerce étendu et très lucratif en vins, fromages et riz. On évalue à plus de vingt mille par an le nombre des bêtes de somme qui passaient par Bellinzona avant l'ouverture du chemin de fer du Gothard. L'architecture de la ville est pleine de goût, ici et là pourtant quelque peu prétentieuse. Au-dessus du portail de la collégiale on voit encore les armoiries de la famille ducale des Visconti de Milan, représentant un serpent qui porte un enfant dans sa gueule. L'église elle-même renferme onze autels tous en marbre et ornés de riches tableaux. Bellinzona possédait également un couvent d'Ursulines et de Franciscains (*Zoccolanti*). Le palais actuel du gouvernement, ancien couvent d'Ursulines, contient un buste très réussi du général Dufour. Anciennement le Landvogt ou Bailli, nommé alternative-

ment par l'un des trois cantons cités plus haut, avait ce palais pour résidence.

A 5 kilomètres environ derrière Bellinzona, après avoir dépassé *Giubiasco*, les tronçons de *Locarno* et de *Luino* sur le lac *Majeur* se détachent de la ligne principale et suivant toujours la vallée du Tessin, traversent une contrée riante et fertile. A *Cadenazzo* nouvelle bifurcation des deux tronçons que nous venons de citer. Laissons à gauche celui de *Luino*, ville située à quelques kilomètres plus au sud sur la rive gauche et suivons l'embranchement de *Locarno* où, après avoir dépassé *Gordola*, nous arrivons en quelques minutes. Un cri d'admiration échappe au voyageur lorsqu'il voit la nappe azurée du lac se déployer tout à coup devant lui. Dans un site délicieux, abrité des vents du nord par de hautes montagnes parsemées de hameaux, se mirant dans les ondes bleues et limpides d'un lac sans rival, entouré d'une végétation exubérante de magnolias, de lauriers, de châtaigniers, *Locarno* charme toujours et fascine inévitablement l'étranger qui y débarque pour la première fois. Pour avoir une vue complète des alentours, il faut monter au sanctuaire de la *Madonna del Sasso*, couronnant un rocher boisé au-dessus de la ville et qui renferme la célèbre Descente de croix du peintre Ciseri. L'histoire de *Locarno* est aussi très intéressante. Déjà au XIV^e siècle la ville se vantait de posséder une population de cinq mille habitants, dont plusieurs malheureusement furent forcés plus tard d'émigrer à la suite de persécutions religieuses. Au nombre de ces émigrants figurent les d'Orelli et de Muralt qui s'établirent à Zurich, y fondèrent de grandes manufactures et dont les descendants comptent encore aujourd'hui parmi les citoyens les plus honorables et les plus estimés de cette ville. La fête de la Nativité de la Vierge, célébrée le 8 septembre, attire tous les ans à *Locarno* une affluence considérable d'étrangers.



Bellinzona.

La ville est également un centre important d'excursions variées, citons pour mémoire celles dans le *Val Maggia*, le *Val Bavona* et vers *Domo d'Ossola*.

De Locarno ou de Luino on peut prendre le bateau pour tous les points du lac; le trajet entier jusqu'à *Arona*, station à l'extrémité sud, n'exige que six heures environ, arrêts compris. De *Luino* un chemin de fer relie le *lac de Locarno* à celui de *Lugano* à *Ponte Tresa*; de *Laveno* la voie ferrée passe par *Varese* et va rejoindre *Côme* au bord du lac de ce nom; enfin le touriste peut, en prenant le train à *Arona*, atteindre directement en deux heures la ville de *Milan* via *Gallarate*. Une traversée sur le lac offre un spectacle inoubliable. Mais ce n'est qu'après avoir dépassé *Canobbio*, *Luino* et *Oggebbio* qu'on découvre dans toute leur étendue les beautés indescriptibles de ce *roi des lacs*. *Intra* est situé sur la rive occidentale et surmonté de six villages étagés en ligne les uns au-dessus des autres sur les flancs pittoresques d'un coteau. En face s'élancent vers les nues les formes colossales du *Monte Ferro*, à l'ombre duquel est niché *Laveno* avec sa gare et son embarcadère. A peine a-t-on doublé le promontoire au sud d'*Intra* qu'on est en vue de *Pallanza* avec les quatre *Iles Borromées* (*Isola Bella*, *Madre*, *dei Pescatori* et *San Giovanni*) au delà desquelles on distingue *Baveno* et *Stresa*, où la splendide résidence d'été de la duchesse de Gênes, mère de la reine d'Italie, attire particulièrement l'attention du voyageur. Recommandons encore à chaque touriste d'aller visiter l'une ou l'autre des îles en partant soit de *Baveno*, soit de *Stresa* ou de *Pallanza*; cette excursion s'effectue commodément par petits bateaux et personne n'aura lieu de regretter de l'avoir faite, surtout s'il a choisi pour but l'*Isola Bella* ou l'*Isola Madre*. Au delà de *Stresa* le paysage devient moins grandiose, mais ses beautés plus tranquilles et plus gracieuses n'en sont pour cela pas moins



Madonna del Sasso.

attrayantes. Avant d'atteindre *Arona* sur la rive méridionale, on aperçoit du bateau la statue colossale de St-Charles Borromée érigée en 1697 sur une colline à proximité du lac.

Reprenant notre voyage sur la ligne principale dont nous nous sommes écartés un instant pour faire une diversion sur Locarno et le lac Majeur, nous commençons la longue ascension du *Monte Cenere*; de minute en minute l'œil plonge davantage sur la *Vallée du Tessin* qui se déploie à nos pieds comme une carte immense, jusqu'à ce qu'un tunnel vienne masquer cet admirable paysage de la plaine tessinoise; en sortant du souterrain le train pénètre dans la *Vallée de l'Agno* derrière le *Monte Camoghè*, passe à *Taverne* pour arriver enfin à *Lugano*. Du point élevé où se trouve la gare, on jouit d'un panorama splendide sur le lac, les montagnes qui l'entourent, la ville et la large vallée qui s'étend au nord. Descendons maintenant dans la cité au moyen du *funiculaire* qui la relie à la station du chemin de fer; notre première impression, c'est que cette localité présente tout le caractère d'une ancienne ville italienne. La vue qu'on découvre du bateau dans la baie de Lugano est particulièrement remarquable: à droite le Monte San Salvatore avec son funiculaire, à gauche le Monte Caprino, au premier plan les quais ombragés et les imposants édifices de la ville; plus en arrière on aperçoit à distance le pont de Melide et les vaporeuses hauteurs du Monte Generoso d'un côté, tandis que de l'autre le lac étale la nappe bleue de ses ondes baignant le pied des pentes ombreuses et parsemées de villas, qui s'étendent vers Osteno et Porlezza. Les rues étroites de la ville intérieure, avec leurs pittoresques arcades, offrent une foule de choses et de spectacles fort variés, parfois bizarres, mais tous de nature à intéresser le promeneur.

L'église de Ste-Marie des Anges, près de l'hôtel du Parc, ainsi que la cathédrale de San-Lorenzo à mi-chemin de la gare, méritent d'être visitées. Les villas et jardins



Lugano.

des alentours sont pleins d'attraits et les environs abondent en charmantes excursions soit par eau, soit par terre. Bien des touristes prennent le bateau pour *Ponte Tresa*, d'où un chemin de fer les conduit rapidement à Luino au bord du lac Majeur, dont nous avons ébauché plus haut les magiques beautés. Cependant parmi toutes les excursions en bateau, celle de *Porlezza*, localité distante d'une heure environ de Lugano, est de beaucoup la préférée. A *Osteno*, station intermédiaire, on visite les célèbres grottes d'*Osteno* et de *Rescia*, très fréquentées des touristes. De *Porlezza*, à l'extrémité nord-est du lac, on se rend en une heure de chemin de fer à *Menaggio* sur le *lac de Côme*. A *La Croce*, où le lac de Côme, invisible jusqu'alors, se déploie tout à coup aux regards émerveillés du touriste, la vue embrassant le lac presque dans toute son étendue, est féérique et présente un caractère d'indicible grandeur. La descente de *La Croce* jusqu'à *Menaggio* produit une impression saisissante dont on conserve un profond souvenir. Le voyageur qui peut disposer de son temps, fera bien de s'arrêter quelques jours à *Menaggio*, ou en face à *Bellagio* pour se reposer et se récréer au milieu des charmes incomparables dont la nature a si largement comblé ces localités. Toutes les deux offrent du reste les meilleures conditions même pour un *séjour de toute la saison*. Grâce aux arrêts fréquents que font les bateaux à vapeur, les communications y sont faciles avec *Colico*, *Côme* et *Lecco*, les extrémités respectives des trois bras du lac. Déjà dans l'antiquité ces rivages étaient le rendez-vous de tout ce que la Rome païenne comptait de plus distingué dans les sciences et les arts; rappelons encore que les deux *Pline* sont nés à *Côme*.

A *Côme*, ville fort intéressante au point de vue historique, on rejoint la ligne principale du Gothard pour *Milan*, dont une heure à peine nous sépare. Le voyage

circulaire décrit ci-dessus peut être facilement exécuté en un jour, le trajet direct par le chemin de fer du Gothard entre Lugano et Côme via Chiasso exigeant moins d'une heure. En d'autres termes, on peut prendre à Lugano un bateau du matin, faire le tour des lacs de Lugano et de Côme et rentrer à Lugano par chemin de fer le même soir. Le trajet de *Lugano* à *Chiasso* est extrêmement pittoresque; la ligne contourne la base du *Monte Salvatore*, franchit le lac à *Melide* sur un remblai muré s'appuyant contre la belle digue en pierres d'environ 750 mètres de longueur avec ponts à chaque extrémité et sur laquelle passe la route cantonale; de là, suivant la rive orientale du lac, elle se dirige vers *Capolago* au pied du *Monte Generoso*, appelé à juste titre le Rigi de la Suisse italienne; cette montagne est très fréquentée par les Italiens comme séjour d'été, on y jouit d'une vue étendue qui embrasse les lacs de Lugano, de Côme, de Varese et le lac Majeur, la plaine lombarde et au nord toute la chaîne des Alpes du Monte Viso à l'Ortler. Au moyen d'un chemin de fer à crémaillère, inauguré dans le courant de l'été de 1890 et dont les remarquables travaux ont exigé des sommes considérables, le voyageur est transporté commodément de Capolago à l'hôtel spacieux situé près du sommet; pendant le trajet qui dure à peu près une heure, on assiste à une féerie dont les décors changent à chaque instant et on a le loisir de contempler dans tous ses détails un panorama ravissant et grandiose de collines boisées, de lacs et de montagnes. L'hôtel lui-même est un établissement de premier ordre, aménagé avec tout le confort moderne. Maintenant que l'accès en est rendu si facile par les chemins de fer du Gothard et du Monte Generoso, ce site pittoresque et salubre deviendra sans nul doute une des stations alpestres les plus renommées et les plus fréquentées de la Suisse italienne et même.

de l'Italie septentrionale. Car de là il n'y a plus que 12 kilomètres jusqu'à *Chiasso*, gare terminus du chemin de fer du Gothard, où nous atteignons la frontière italienne. *Côme* n'est qu'à 5 kilomètres, *Milan* à 52 kilomètres de *Chiasso*. Sur ce dernier parcours la ligne traverse une contrée très populeuse et d'une grande fertilité, où l'on découvre encore de toutes parts les traces vénérables du passé historique de la Lombardie, refoulées dans l'ombre cependant par les créations d'une civilisation nouvelle. Plongé dans une douce rêverie inspirée par ce mélange d'ancien et de moderne, le touriste trouve que les derniers instants de son voyage s'envolent trop rapidement et, avant qu'il ait eu le temps de s'en apercevoir, le train qui l'a transporté à travers le massif sauvage du Gothard, entre doucement dans la vaste gare de *Milan*.

A Milan correspondances directes et rapides pour Florence, Rome et Naples d'une part, et pour Gênes, San Remo, Menton, Monte Carlo, Nice et Cannes d'autre part.

* * *

Et maintenant, ami lecteur, notre excursion par le Gothard est terminée. Ensemble nous avons joui de ses charmes indéfinissables et variés, ensemble nous avons admiré les scènes majestueuses et sauvages, les paysages plus riants et plus doux de cette route, la plus pittoresque du monde, ensemble nous avons été émerveillés de la grandeur de la nature et du génie de l'homme. Gardons à jamais la mémoire des spectacles sublimes qui se sont déroulés à nos regards. Ce souvenir, comme un beau rêve, nous reposera de nos fatigues, charmera nos loisirs et nous sera toujours une distraction dans les moments d'ennui.



115523



BATIMENT D'ADMINISTRATION DU CHEMIN DE FER



IN DE FER DU SAINT-GOTHARD, Lucerne.

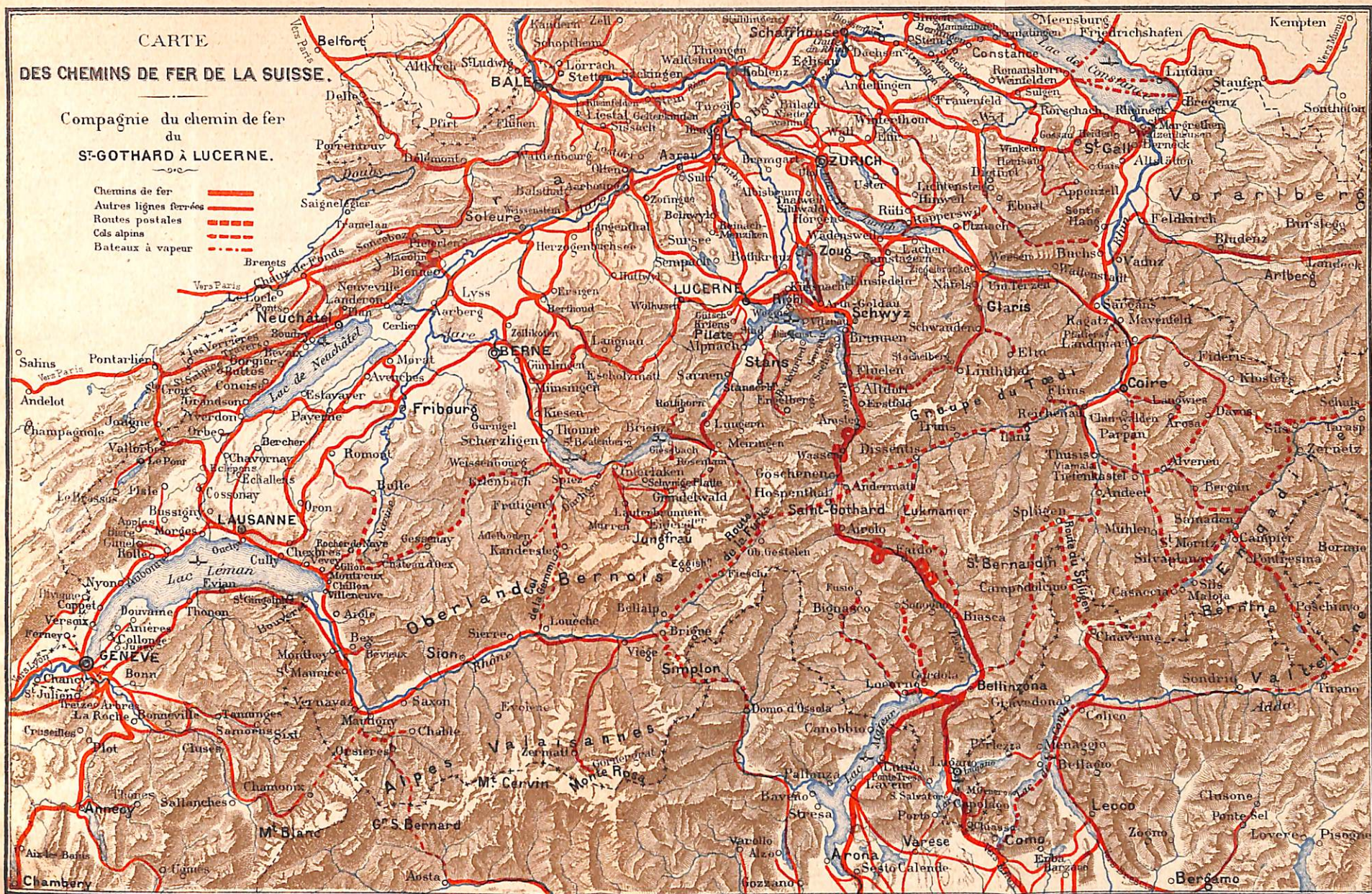


CARTE

DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE.

Compagnie du chemin de fer
du
ST-GOTHARD À LUCERNE.

Chemins de fer ———
Autres lignes ferrées - - - -
Routes postales - - - -
Cals alpins - - - -
Bateaux à vapeur - - - -





LUCERNE

HÔTELS

Schweizerhof & Luzernerhof



HÔTELS DE PREMIERE CLASSE dans la meilleure situation de Lucerne. 600 lits.

Éclairage électrique et ascenseurs dans les deux hôtels.
Table d'hôte servie à de petites tables. — Prix modérés.
Salles de bains privées.

Hôtel Schweizerhof ouvert toute l'année.

HAUSER FRÈRES, propriétaires.

— **LUCERNE.** —

HÔTEL DU CYGNE.

Situation splendide sur le quai. Ascenseur hydraulique. Salons de conversation et de lecture. Hall élégant, entièrement neuf. Éclairage électrique. Ouvert toute l'année.

HÄFELI FRÈRES, propriétaires.

❖❖❖ Lucerne ❖❖❖
GRAND HÔTEL NATIONAL
avec son



Nouvel Agrandissement

Installation la plus moderne et la plus confortable
Cabinet de toilette, salle de bains etc.,
attachés à toutes les chambres.

Unique en Suisse

TABLE D'HÔTE PAR PETITES TABLES
Chauffage central (eau chaude) dans toutes les chambres.

Ouvert toute l'année.

LUCERNE



Chemin de fer du Stanserhorn,

de Stansstad près Lucerne, station des bateaux à vapeur, au Stanserhorn (1900 m. sur mer). Panorama grandiose des Alpes, autant apprécié que ceux du Rigi et du Pilate par les plus fameux alpinistes. Spectacle incomparable du lever et du coucher du soleil.

Taxe: Aller et retour fr. 8. —.

BILLET COMBINÉ, aller et retour et une journée à l'Hôtel Stanserhorn, fr. 16. —.

BURGENSTOCK.

Station climatérique, Hôtel et Pension, près Lucerne, 870 m. sur mer.

Vue magnifique sur six lacs et les montagnes. Grand parc naturel. Promenades étendues à plat. 400 lits. Lumière électrique. Prospectus gratuit. — **Chemin de fer funiculaire** dès Kehrsiten, station des bateaux à vapeur. Excursion la plus recommandable de toutes les stations du lac des Quatre-Cantons.

Taxe: Aller et retour fr. 2.50.

Lucerne. Hôtel et Pension de l'Europe. Lucerne.

1er ordre. Situation magnifique au bord du lac. 220 lits. Ascenseur. Jardin. Station de tramway.

Mêmes maisons:

Grand Hôtel du Quirinal à Rome.

Grand Hôtel de la Méditerranée à Pegli près Gênes.

Grand Hôtel Euler à Bâle. — Hôtel Stanserhorn près Lucerne.

BUCHER-DURRER, propr.

Le chemin de fer à crémaillère

VITZNAU - RIGI

près Lucerne, Lac des Quatre-Cantons



conduit aux célèbres stations de touristes Rigi-Kaltbad, Staffel et Rigi-Kulm.

A Rigi-Kaltbad embranchement pour Rigi-First et Rigi-Scheidegg.

Dix trains par jour avec trains supplémentaires suffisant à la plus grande affluence. Correspondances directes avec les courses des bateaux à vapeur des lignes Lucerne-Vitznau, Fluelen-Vitznau et Alpnach-Vitznau.

✎ Le chemin de fer (Lucerne) **Vitznau-Rigi** est fréquenté annuellement par plus de **110,000 voyageurs**.

✎ A Vitznau, célèbre station climatérique, Buffet de la gare et Hôtel „RIGIBAHN“, propriété du chemin de fer.

Chemin de fer à crémaillère

Arth-Goldau - Rigi

La route la plus belle et la plus variée du monde.

Francfort
Paris
Bâle
Lucerne
Arth-Goldau

.....
Berlin
Stuttgart
Schaffhouse
Zurich
Arth-Goldau



Gênes
Milan
Lugano
Göschenen
Arth-Goldau

.....
Arlberg
Engadine
Ragaz
Einsiedeln
Arth-Goldau

Lucerne-Arth-Goldau-Rigi-Kulm

1 $\frac{1}{2}$ h. temps de parcours

Zurich-Arth-Goldau-Rigi-Kulm

2 $\frac{1}{2}$ h. " " "

Excellente correspondance de trains-express et wagons directs de toutes ces villes par la route du Saint-Gothard jusqu'à Arth-Goldau.

9 courses par jour au Rigi-Kulm.

Ascension la plus riche en spectacles étonnants et grandioses; le déploiement soudain à Rigi-Staffel de la vue sur le plateau suisse ondulé et la chaîne des Alpes du Tyrol jusqu'aux Vosges est une surprise particulière et unique.

Billets directs et expédition des bagages de la plupart des grandes villes de la Suisse et de l'étranger. On accepte des coupons de billets circulaires combinables pour le Rigi-Kulm avec 20 % d'escompte dans les livrets de billets circulaires suisses, allemands et français.

ZURICH, au lac de Zurich.

La ville la plus grande et la plus importante de la Suisse.
Altitude 409 m. au-dessus du niveau de la mer. — Population 160.000 habitants.



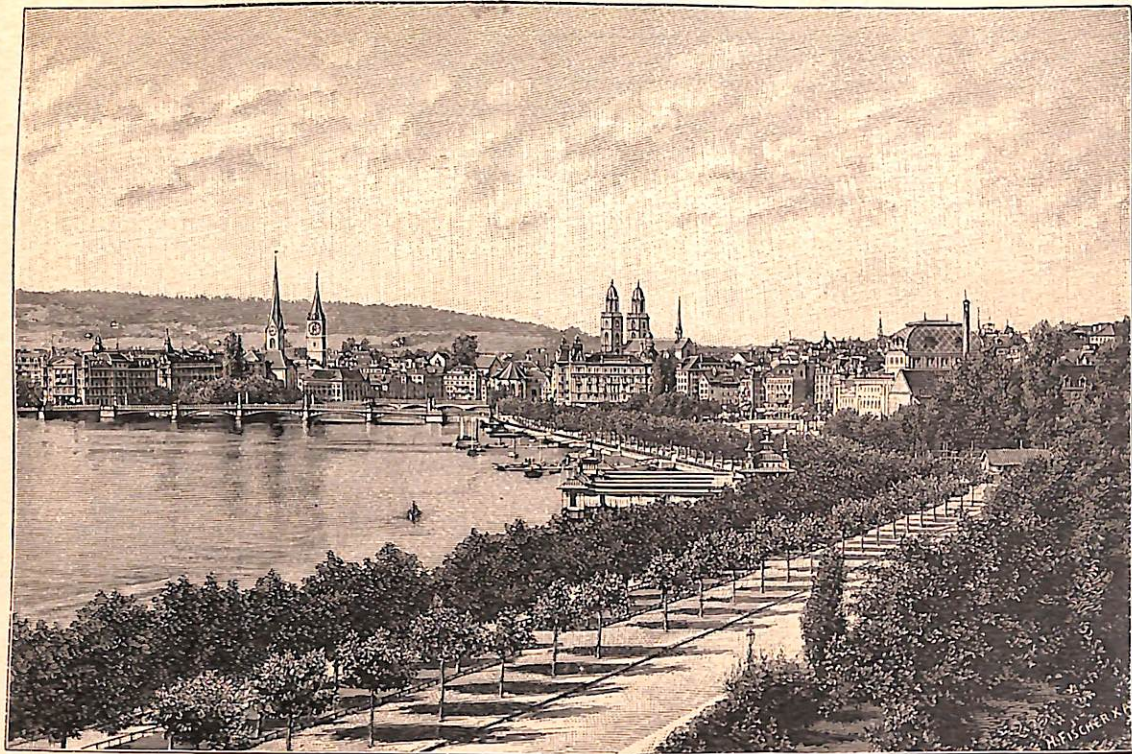
ZURICH est une des villes les plus remarquables de l'Europe. S'élevant sur les deux rives de la Limmat, à sa sortie du lac de Zurich, et couvrant les bords avoisinants du lac, elle se trouve ainsi dans une situation tout à fait charmante, dont on a tiré grand parti ces dernières années par de vastes travaux d'assainissement et d'embellissement.

Zurich est non seulement la plus belle et l'une des plus agréables villes de la Suisse, mais elle est aussi la plus peuplée. Bien que le chiffre de sa population ne permette pas de la compter parmi les grandes villes de l'Europe, elle occupe néanmoins un rang bien supérieur à celui de mainte capitale, grâce aux attraits et aux avantages de sa position, à son activité industrielle et commerciale, au nombre et à la valeur de ses établissements scientifiques et scolaires, dont la réputation est européenne : Ecole polytechnique fédérale, Université, Ecole de musique, Ecole supérieure des demoiselles, Musée national suisse. Aussi voit-elle s'augmenter d'année en année, non seulement le nombre de ses visiteurs, mais aussi celui des familles qui se décident à y fixer leur résidence.

Comme grand centre de chemins de fer, Zurich est d'un accès très facile. Les lignes internationales reliant Paris, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre avec Vienne et l'Orient („Orient express“, par la voie de l'Arberg), et l'Allemagne avec l'Italie (voie de Stuttgart, par le St-Gothard), passent par Zurich, de sorte que les voyageurs de toutes les capitales de l'Europe peuvent se rendre dans cette ville avec la plus grande rapidité. — Par sa position centrale, Zurich est également un point de départ extrêmement favorable pour les courses à Ragaz, à Davos, dans l'Engadine, dans le canton de Glaris et toutes les excursions alpêtres. Par chemin de fer, on se rend de Zurich en 1 heure et demie à Lucerne, en 2 heures et demie au Rigi-Kulm et en 3 heures et demie au Mont-Pilate.

Zurich est aussi le centre de l'industrie suisse de la soie. Le Grand Théâtre, nouvellement construit, où se donnent de bons spectacles et de beaux opéras, et la magnifique Tonhalle qui possède un orchestre de 45 musiciens, sont aussi des attraits de cette ville. Les amateurs de canotage trouveront sur le beau lac de Zurich une excellente occasion de cultiver leur goût pour les courses en bateau, à rames ou à voiles. Lawn-Tennis au Parc de Belvoir. Nombreux hôtels offrant tout le confort possible.

Le Bureau Officiel de renseignements (Palais de la Bourse, rez-de-chaussée) se met gratuitement à la disposition des étrangers pour leur donner par écrit ou verbalement des renseignements et conseils sur tout ce qui concerne Zurich et sur les excursions et voyages en Suisse. Une brochure illustrée : „Huit jours à Zurich“ et un charmant Guide illustré de Zurich sont mis gratuitement à la disposition des étrangers.



ZURICH.



Grande Voie de COMMUNICATION

entre le

NORD et le
SUD
de l'Europe

Goeschenen

Fluelen

Brunnen

Rigi

Lucerne

Arth-Goldau

